

Positionspapier Mobilität~Werk~Stadt: Bahnhofstangente zügig umsetzen, Liniennetz überdenken

Die Mobilität~Werk~Stadt unterstützt die Planungen der Bahnhofstangente für die Essener Straßenbahn und auch die aktuellen Bestrebungen, die Umsetzung zu forcieren.

Gleichzeitig fordern wir, diese Umsetzung zu begleiten mit einem neuen Liniennetz für den Krupp-Gürtel und einer Untersuchung, wie relevante Ziele im Essener Nordwesten am besten an die Neubaustrecke angebunden werden können, um deren Nutzen zu maximieren.

Das in den Anfangszeiten der Planung vorgeschlagene simple Liniennetz mit der Führung einer einzelnen Linie über die Neubaustrecke hält die Mobilität~Werk~Stadt nach den Diskussionen und Entwicklungen der letzten Jahre für überholt. So würde nach diesen Planungen das Zentrum Altendorfs von der Neubaustrecke abgehängt, gleichzeitig würden Ziele wie das Stadion nicht annähernd erschlossen (siehe unten im Detail). Für den Nahverkehrsplan sollte eine Überarbeitung stattfinden. Die Mobilität~Werk~Stadt fordert daher:

Im Nahverkehrsplan soll der Bau der Bahnhofstangente hohe Priorität erhalten.

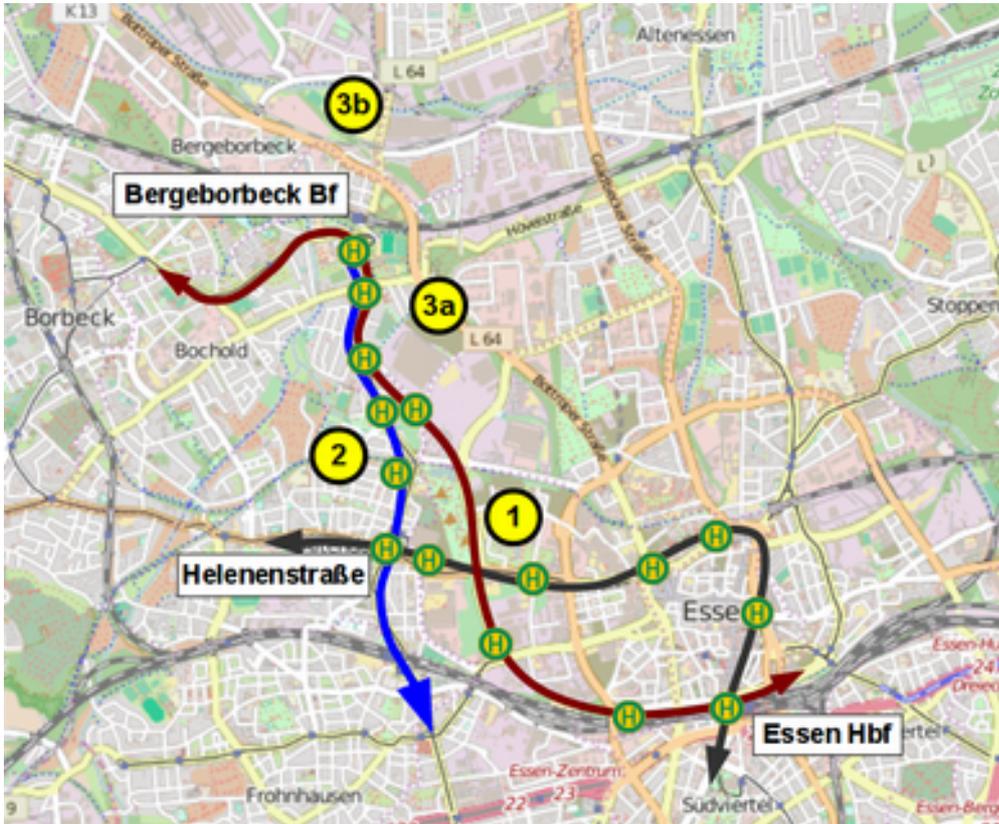
Die Umsetzung soll in 2 Phasen erfolgen:

- **Phase 1: Bau des III. Bauabschnitts von der Innenstadt bis zur Altendorfer Straße. Über diesen Abschnitt soll das Zentrum Altendorfs angebunden werden und die vorhandenen Wegebeziehungen (Kronenberg-Center, Altendorf, Bergeborbeck) erhalten bleiben.**
- **Phase 2: Entwicklung eines Liniennetzes für den nördlichen Krupp-Gürtel und die dort interessanten Ziele. Auf Basis des Konzepts soll entschieden werden, welche Strecken nördlich der Altendorfer Straße gebaut und betrieben werden.**

Im Folgenden erklären wir, warum wir das Liniennetz für überarbeitungswürdig halten. Im Anschluss stellen wir detailliertere Überlegungen zu den geforderten Phasen 1 und 2 vor.

Überarbeitungsbedarf Linienkonzept

Die folgende Abbildung zeigt den in den ursprünglichen Planungen angedachten Verlauf der Straßenbahnlinien nach dem vollständigen Bau der Bahnhofstangente:



Seit dem Ursprung dieser Planungen haben sich allerdings die städtebauliche Entwicklung und auch die Erwartungen an die Neubaustrecke verändert. Die Erwartungen betreffen vor allem die Entlastungswirkung für die Tunnel-Strecken sowie die Erschließung verschiedener Ziele im oder am nördlichen Krupp-Gürtel.

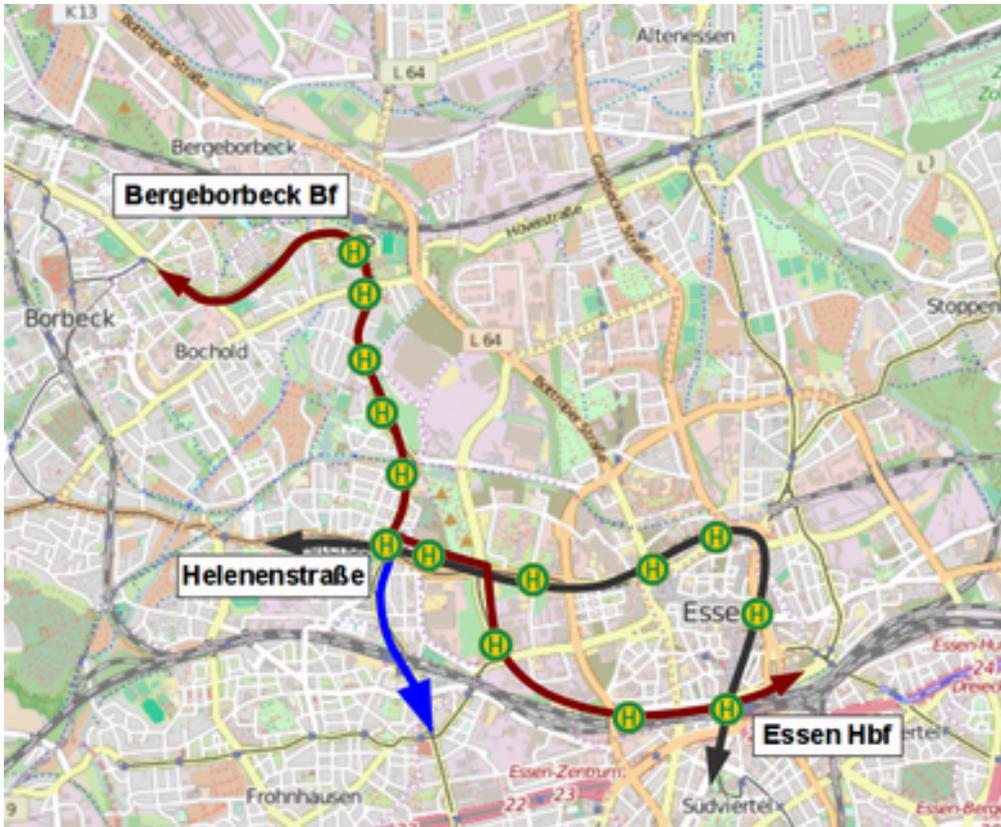
Aus unserer Sicht gibt es dabei 3 Probleme, die die 1:1-Umsetzung dieser Angebotsplanung fragwürdig erscheinen lassen (gelb markiert):

1. Die neue Linie (rot) verkehrt direkt zwischen Bergeborbeck und Hauptbahnhof. Das ist zwar schnell – aber relevante Zwischenziele wie das Zentrum Altendorfs und das Kronenberg-Center werden nicht bedient. Das bedeutet nicht nur, dass das Neubaugebiet im nördlichen Krupp-Gürtel nicht an diese Zwischenziele angebunden ist. Es bedeutet auch, dass die Neubaustrecke viel Fahrgastpotential nicht ausschöpfen kann, da der Großteil der Fahrgäste in Altendorf zusteigen würde.
2. In Altendorf verlieren die Haltestellen Hamborner Straße und Jahnplatz die direkte Verbindung zur Innenstadt. Dafür soll die aus Holsterhausen kommende Linie (blau) in Richtung Bergeborbeck verlängert werden. Um das umzusetzen, wird mindestens ein zusätzlicher Straßenbahnzug benötigt, der Nutzen für die Fahrgäste in Altendorf sinkt aber.
3. In der Politik wurden in den letzten Jahren die unterstützenswerten Ziele formuliert, die Ziele IKEA und M1-Gewerbepark (3a) sowie das Stadion (3b) anzubinden. Wie zu sehen ist, erreicht die Neubaustrecke diese Ziele aber nicht.

Zusammenfassend sind wir besorgt, dass Altendorf von der Neubaustrecke nicht profitiert, im Gegenteil, das Angebot teilweise schlechter wird. **Eine Entlastung der Innenstadt-Tunnel durch die Bahnhofstangente ist so nur eingeschränkt möglich!**

Vorschlag: Phase 1

Wie eingangs erwähnt schlagen wir vor, in einem ersten Schritt das Zentrum Altendorfs anzubinden (III. Bauabschnitt), um relevante Fahrgastströme auf die Neubaustrecke zu leiten. Das Liniennetz würde dann wie folgt aussehen:



Die Linie der Bahnhofstangente fährt über die Altendorfer Straße ins Zentrum Altendorfs, alle Haltestellen behalten ihre Direktverbindung zur Innenstadt, von Bergeborbeck aus sind Altendorf und das Kronenberg-Center direkt erreichbar. Im ersten Schritt kann so sichergestellt werden, dass die Bahnhofstangente den maximalen Nutzen für die vorhandenen Fahrgastströme hat und die Innenstadt-Tunnel entlastet!

Dieser Stand wäre optimale Grundlage, um die weitere Erschließung der Ziele im nördlichen Krupp-Gürtel zu planen – siehe Phase 2.

Vorschlag: Phase 2

Die Mobilität~Werk~Stadt unterstützt ausdrücklich das Ziel, den nördlichen Krupp-Gürtel per Schiene zu erschließen.

Wir schlagen vor, im Nahverkehrsplan einen kurzfristigen Prüfauftrag zu definieren, der verschiedene Varianten für die Erschließung untersucht, um diese dann in der Laufzeit des Nahverkehrsplans umzusetzen.

Als Kriterien sollen dabei die direkte Erreichung relevanter Ziele (Essen 51, IKEA, Stadion, ...) sowie ein Einsparpotential für parallel verkehrende Buslinien berücksichtigt werden.

Wir schlagen hier 4 Varianten vor, die unterschiedlich aufwändig sind. Die Diskussion muss aber nicht auf diese Varianten beschränkt sein, weitere Vorschläge in der Debatte sind wünschenswert!

Variante A: „Minimal-Lösung Essen 51“

Um eine kurzfristige Erschließung des neuen Stadtteils im nördlichen Krupp-Gürtel zu erreichen, könnte ein Verschwenken der bestehenden Straßenbahnlinie ausreichend sein:

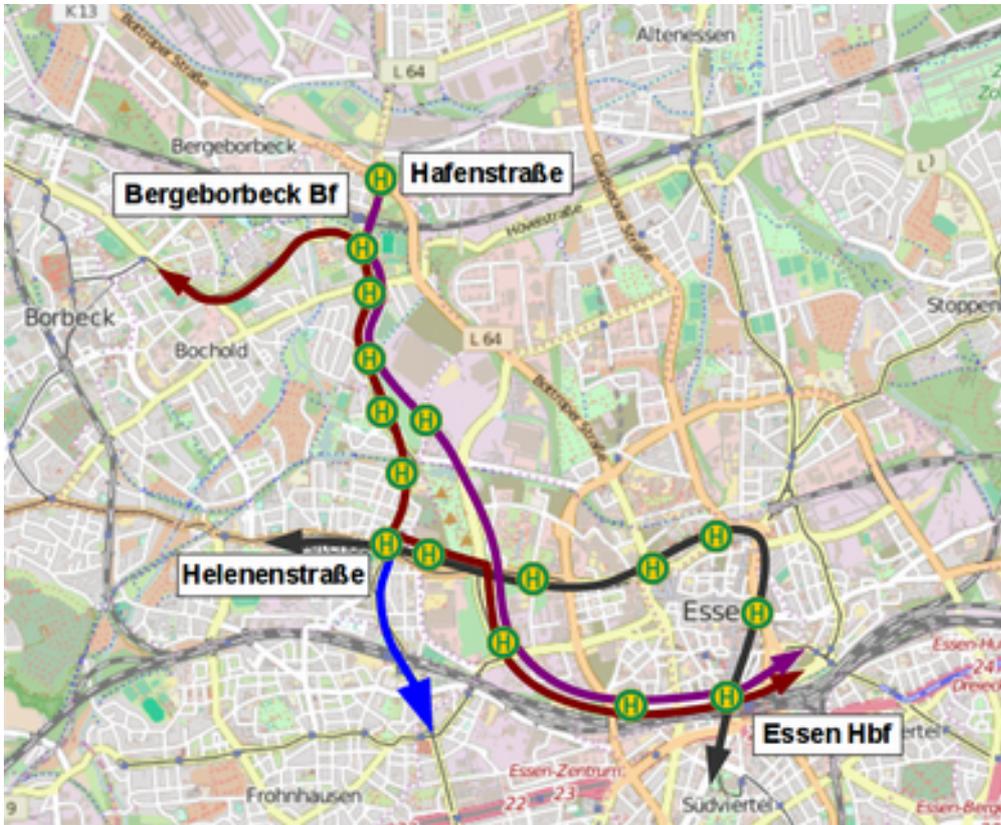


Damit wäre die relevante Haltestelle im Neubaugebiet erreicht, gleichzeitig hat dieses Gebiet eine direkte Verbindung zur Nahversorgung in Altendorf. Auch Altendorf selbst würde wie in Phase 1 von der Neubaustrecke profitieren.

Problematisch ist hier, dass die Streckenführung bereits geplante Flächen des Neubaugebiets betrifft und nicht klar ist, ob eine Änderung im fortgeschrittenen Stadium der Planung noch berücksichtigt werden kann.

Variante B: „Tram Hafenstraße“

Um das Ziel des Stadions zu erreichen, könnte eine neue Linie (violett) mit der ursprünglich geplanten Linienführung eingerichtet werden, die um wenige hundert Meter bis zur Hafenstraße verlängert wird:



Vorteil wäre hier, dass Altendorf die schnelle Anbindung an die Bahnhofstangente behält und eine neue Linie die zusätzliche Bedienung im nördlichen Krupp-Gürtel übernimmt. Mit wenig Aufwand ließe sich so auch das Stadion anbinden. Der Nutzen ist also deutlich höher, allerdings müssen dem die Betriebskosten für die neue Linie gegenübergestellt werden. Eine Einsparung bei den Buslinien ist kaum möglich.

Variante C: „Tram IKEA“

Interessant wäre alternativ oder ergänzend zur Anbindung des Stadions eine vollständige Erschließung der Neubaugebiete im nördlichen Krupp-Gürtel, inklusive des IKEA-Standorts. Würde eine neue Linie entsprechend im Neubaugebiet umgesetzt, könnte das Liniennetz wie folgt aussehen:



Dabei kann IKEA mit wenig Aufwand erreicht werden. Im Anschluss könnte auf alten Bahntrassen eine Verlängerung zum M1-Gewerbepark und ggf. weiter bis zum Stadion geplant werden.

Neben dem deutlich höheren Nutzen für die Fahrgäste durch Erreichung interessanter Ziele wäre in diesem Fall ggf. auch eine Reduktion des Busverkehrs möglich.

Variante D: „Stadion-Stadtbahn“

Die bisher gezeigten Varianten erschließen den Krupp-Gürtel auf neuen Trassen. Sie sind damit „mittendrin“, allerdings können Mehrkosten im Betrieb kaum durch Einsparungen auf Buslinien kompensiert werden.

Daher soll hier auch eine Variante genannt werden, die nicht auf eine Trasse im Krupp-Gürtel fixiert ist: Der Bau einer Stadtbahn nördlich der Universität. Die Lösung würde auf alten Plänen aufbauen, die diese Trasse über alte Bahnstrecken zum ehemals geplanten neuen Betriebshof im nördlichen Krupp-Gürtel vorsah:



Die Vorteile dieser Lösung wären enorm: Würde eine derzeit in der Stadt endende Stadtbahnlinie verlängert, wären alle interessanten Standorte mit wenigen Minuten Fahrzeit und somit nur 1-2 zusätzlichen Zügen erschlossen. Zudem könnten auf den Buslinien 166 und 196 Leistungen auf der Bottroper Straße in deutlichem Umfang reduziert werden. Dem gegenüber stehen höhere Baukosten für Arbeiten an den Tunnel-Anlagen.

Diese Variante ist übrigens auch kompatibel mit Variante A, so dass die Neubaugebiete von zwei Seiten bedient werden können.

Wie bei den anderen Varianten auch muss eine Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen, um den tatsächlichen Nutzen für den Essener Nahverkehr zu ermitteln.